

**SVs forslag om hh-baner i NTP 2022 – 2033, jf. [komiteinnstillingen, s. 89 - 90](#).**

### **Høyhastighetsbane**

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Tall fra Eurostat viser at nordmenn flyr nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raskere. Derfor er lyntog et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis og kan slik styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet. Lyntog vil slik også styrke distriktene og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. De mange trailerne som frakter gods på norske veier, er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. Med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil man legge til rette for en konkurransekraftig godstrafikk på bane, som da kan tilbys en helt ny kapasitet, kvalitet og regularitet og settes i stand til å nå målene om overført godstrafikk fra vei til bane.

Det medlem viser også til at høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane i samarbeid med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banene.

Det medlem vil kritisere høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for at den bl.a. ikke fulgte opp Stortingets premisser om å utrede et flerbrukskonsept som inkluderte godstrafikk og mange stasjoner, og at den la til grunn at under 45 pst. ville velge lyntog framfor fly. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant Deutsche Bahn at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer.

Det medlem viser til at regjeringen ikke setter av midler til strekningsvise utredninger av høyhastighetsbaner, til tross for at dette ble vedtatt slik i NTP 2018–2029: «alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett» og «For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.» (Kap. 3.4.3. i regjeringens forslag og vedtatt av Stortinget.)

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept blir også svært viktige for å kunne få NTP mer i samsvar med EU-kommisjonens transportdirektiv «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 9. desember 2020, som regjeringen fastslår «vil legge rammer for norsk transportpolitikk framover». Her går EU-kommisjonen inn for å tredoble persontrafikken med høyhastighetstog og doble godstrafikken på bane innen 2050. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensen betaler». Ikke bare for utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR årlig (ca. 4 000 mrd. NOK). Veiavgiftene kan altså bli svært store i hele EU/EØS-området. En manglende satsing på moderne, høyhastighets jernbaner kan slik få store negative konsekvenser for norsk nærings- og samfunnsliv.

Forslaget til NTP vil heller ikke bidra til å nå klimamålene, jf. etatens rapport av 1. desember 2020 om «Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033». Med store mengder overført trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept her være et viktig virkemiddel. Jernbane bare rundt de større byene vil dessverre bare gi en brøkdel av klimaeffektene, med mindre de bygges som del av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

Jo mer som skal over på elektrisk drift, jo viktigere blir også energieffektiviteten. Jernbane er det klart mest energieffektive transportmiddelet. Ifølge innspillet til NTP fra lyntogfora kan

høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept redusere energibehovet med flere TWh årlig gjennom overført trafikk fra fly, trailere og biler til bane. Til sammenligning vil årlig produksjon til vindkraftverket på Haramsøya i Møre og Romsdal være 0,1 TWh. Jernbane er i tillegg langt mer arealeffektiv enn vei, har langt høyere transportkapasitet, har ikke utslipp fra dekk- og veislitasje, og gir mindre støy og færre ulykker.

De t t e m e d l e m mener vi trenger en ny høyhastighetsutredning, men at arbeidet med dette må gå raskt.

På denne bakgrunn vil d e t t e m e d l e m fremmefølgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag foren slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.»

*(Dette forslaget kommer opp igjen som forslag nr. 151 s. 170. R og MDG hadde ikke representant komiteen, men var støttet forslaget sammen med SV under [voteringen i Stortinget](#).)*